

為香港利益「剪布」 合法更合理

特區政府近日將分別就港珠澳大橋、高鐵向立法會財務委員會申請54億和194.2億追加撥款。反對派議員已揚言，屆時會全力阻止撥款通過。必須指出的是，目前這兩大基建工程都已經到了「欲罷不能」的地步，有關撥款倘若無法通過，則超支超時情況恐怕更加「有眼睜」，甚至有可能令兩大工程爛尾。所以從社會整體利益及市民福祉出發，當務之急是要儘快通過撥款，讓工程儘早完成，為納稅人「止血」。因此，財委會主席陳健波要求財委會加開會議，爭取儘快審核相關撥款申請，他還表示針對反對派議員的拉布阻擾行為，必要時將「剪布」，這種做法不僅合法，更是合理，值得社會大眾予以支持。

終院2014年9月29日頒下書面判詞指出，基本法有關賦予立法會議員參與立法會立法程序權利的條文，並不是給予個別議員根據個人意願任意行使權利干擾會議。財委會去年6月審理新界東北發展前期撥款期間，黃毓民不滿時任立會財委會主席吳亮星的裁決向高等法院申請司法覆核。法庭拒絕受理黃毓民的司法覆核並在判詞中指出，按立法會議事規則，財委會主席有權主持會議，包括以「剪布」去控制會議進度，進一步明確財委會主席「剪布」擁有充分的法理依據。

為兩大工程的追加撥款通過而「剪布」，也是符合公眾利益的合理行動。事實上，無論是廣深港高鐵香港段還是港珠澳大橋，時至今日都已經耗資數百億，那些龐大且已無法回收的「沉沒成本」，已注定了這兩項工程萬萬不能「爛尾」，也不能止步不前，必須排除萬難，爭分奪秒地加快工程進度，早日交付使用，才不至於令先前的時間和財政投入化為泡影。此時若追加的撥款無法如期到位，用款就會「乾塘」，進度就會「停擺」，隨着成本造價與日俱增，原本就已慘不忍睹的超支和延時問題只會更加嚴重。而這一切的經濟損失，屆時還是要由納稅人埋單。故此，從納稅人的福祉和社會長遠利益出發，全社會必須和政府一道，以「逆水行舟，不進則退」的決心，朝着推動工程向前這一大方向而努力。而不是以拉布令工程爛尾，因為工程出現問題與其本身的正當性和必要性是兩回事。但是，反對派議員為了一己之私，故意將兩者對立起來，還在聲稱要用盡各種手段進行拉布，企圖阻礙撥款審批的進度，這種不顧社會整體利益和市民福祉的做法，必須予以譴責。

當然，作為工程的委託方、出資方及督造者，政府必須就相關的問題，包括工程延誤的原因和確保今後進度符合要求的安排等等，向立法會財委會作出清晰的交代和解釋，特區政府相關部門更要認真自我檢討、承擔責任，向市民和已經花出去的公帑負責。這樣才能釋除公眾疑慮，爭取議員們的支持。

中非全面合作迎來新發展機遇期

中非合作論壇約翰內斯堡峰會於今日在南非舉行，中國國家主席習近平將同南非總統祖馬共同主持。此次峰會適逢中非合作論壇成立15周年，是中非合作進入新的歷史時期之際舉行的一次重要會議，主題是「中非攜手並進：合作共贏、共同發展」。與會者將回顧總結中非合作論壇成立以來取得的成果和經驗，挖掘中非合作潛力，探討進一步推動中非合作的途徑。相信峰會成果將對中非合作未來走向產生重大而深遠的影響，成為中非友好合作史上的新里程碑。

中非論壇成立於2000年，這次是繼2006年北京峰會後，中非合作論壇再次舉辦峰會，而且是首次在非洲大陸舉辦，彰顯了非洲國家和中國對中非合作論壇的高度重視，證明非洲國家普遍渴望加強與中國全面合作關係。無疑，在新的國際和地區形勢下，在非洲大陸舉辦中非合作論壇峰會，將有助於全面加強中非團結，推動中非友好合作，更好地造福中非人民，壯大廣大發展中國家的聲勢。在此次峰會上，習近平主席將發表主旨演講，系統闡述中國發展對非關係的新理念、新政策、新主張，宣佈未來一段時期中非合作一系列重要舉措。除了進一步奏響中非友誼之曲之外，更將通過落實切實可行的新舉措，全面鞏固和發展中非之間的合作，不僅讓中非合作結出更為豐碩的成果，也將對世界的均衡發展產生重大的影響。

中國與非洲關係源遠流長，經歷過相似的反帝反殖歷史命運，雙方發展全面合作具有深厚的政治基礎。六十多年前，新中國成立之初，中非便相互支持，相互幫助，結下了深厚友誼，中國進入聯合國就是「非洲兄弟們抬進去的」，中國援建的坦贊鐵路就是這一時期中非合作的樣板。進入新世紀，中非合作進入到新的發展階段，2000年成立的中非合作論壇，是中國

與非洲友好國家共同倡議成立的集體對話和務實合作中最為重要的平台，截至2015年，有中國、50個與中國建交的非洲國家和非盟委員會共52個成員。論壇成立15年來，中非均實現了快速發展，堪稱中非關係與合作蓬勃發展的時期，中國始終是非洲發展進程的堅定參與者、支持者和推動者，在幫助非洲改善基礎設施條件、促進就業、消除貧困等方面作出重要貢獻。以經貿關係為例，中國連續6年成為非洲第一大貿易夥伴。2014年中非貿易額2200億美元，是中非合作論壇啓動時的22倍。中國對非投資存量現已超過300億美元，是論壇啓動時的60倍，近年年均增速保持在20%以上。

衆所周知，由於西方列強曾對非洲實行過長期的殖民統治和經濟掠奪，令多數非洲國家經濟發展緩慢，基礎設施薄弱，民衆生活困苦，非洲如果長期維持落後的狀態，對整個世界發展都是不利的。因此，中國一直致力於幫助非洲着力破解基礎設施建設滯後和人才不足兩大制約發展瓶頸。截至2015年9月，中國通過援助和融資在非洲已建和在建鐵路5675公里、公路4507公里，援助和融資建設的各類學校200多所，中國政府每學年向非洲提供7000多個政府獎學金名額，每年舉辦100多個面向非洲的多邊和雙邊技術管理培訓班和高官研修班等。

非洲是世界經濟發展最快的大陸，也是「一帶一路」的重要區域。中非合作論壇峰會舉行，將對世界和平與進步事業產生重大影響。在中國加強與非洲全面合作的背景下，非洲也是充滿機遇之地。港人有必要趁習主席訪非的東風，抓住中非合作論壇舉行的契機，加強對非洲的了解，積極尋找投資機會，必將收穫到理想的成果。

(相關新聞刊A6版)

沙中線應急費不足 擬申加撥款

「大紅段」最少超支41億 全線料2021年始通車

香港文匯報訊（記者 文森）廣深港高鐵香港段工程延誤超支196億元，立法會是否通過額外追加撥款尚未可知，而沙中線工程也出現超支。香港特區政府昨日向立法會提交的港鐵沙中線工程最新進度文件表明，由於沙中線工程的應急費用不足，因此需向立法會尋求追加撥款繼續工程，預期明年第一季確定金額。據現時估計，沙中線「大圍至紅磡段」工程最少滯後約11個月及超支最少約41億元，全線要到2021年才通車。

沙中線延遲通車及超支具體情況

通車情況		
沙中線分段	原定通車日	最新通車日
大圍至紅磡段	2018年12月	延誤11個月至2019年底
紅磡至金鐘段	2020年	延誤6個月至2021年
超支情況		
原定工程開支	額外工程開支	
798億元	約41億元（大圍至紅磡段）	

資料來源：運輸及房屋局 製表：香港文匯報記者 文森

運輸及房屋局昨日向立法會鐵路事宜小組委員會提交沙中線工程的最新進展報告，原定於2018年12月通車的「大圍至紅磡段」，及2020年12月通車的「紅磡至金鐘段」，都會延誤竣工。

其中，「大圍至紅磡段」去年受土瓜灣站遺蹟的考古工作影響，但建造工程已於今年3月起全面恢復，車站挖掘及隧道建造工程已全面展開，向馬頭圍站方向的下行隧道鑽挖工程亦已於4月展開。截至9月底，隧道鑽挖機已完成約700米的隧道建造工程。

文件指出，港鐵仍估計有關考古工作已引致「大圍至紅磡段」維持最少約11個月滯後及最少約41億元額外工程開支，但最終影響有待港鐵的最後評估及路政署核實。路政署亦會協調及監察建造工程，以期港鐵致力追回滯後，讓該段鐵路盡可能於2019年通車。

地質影響會展站工程延誤

在「紅磡至金鐘段」方面，文件稱為預留彈性於會展站上蓋興建新會議中心，會展站須加建樁柱，但根據現時該處地質情況，初步估計會展站工程的完工日期將延誤最少5個月，工程開支亦有所增加；加上

灣仔填海工程範圍內發現大型金屬物體等，令「紅磡至金鐘段」的完工日期仍維持整體延誤6個月，即需延至2021年才可通車。至於超支多少，文件則未有具體交代。

沙中線整項工程的核准預算為798億元。文件透露，港鐵正就整項沙中線工程費用進行檢討，包括金鐘站與何文田站工程費用的增加、考古及保育工程、上蓋發展備置工程費用的增加，以及工地交接日期滯後而引致額外的工程開支等，預期明年第一季完成，然後提交給路政署審核。

但文件同時表明，由於沙中線工程的應急費用不足以應付有關額外開支，政府會適時向立法會尋求增加撥款，以繼續擴展工程。

文件又顯示，截至今年9月底，港鐵就沙中線工程共接獲275宗具理據的申索，涉及約13.7億元。港鐵正與有關承建商商討申索內容及細節，亦會就提出的申索金額進行詳細評估。

至於獲解決申索有19宗，已向承建商合共發放2,020萬元。另因應個別工程的需要及個案的審核與商討進度，部分個案獲發放中期金額共約1.2億元。



▲◀上圖為香港古物諮詢委員會成員在古物古蹟辦事處和港鐵人員陪同下到土瓜灣站地盤視察。鄧家彪(下圖)表示，去年發現古蹟時已估計沙中線會超支，並認為因保育古蹟而超支是可以接受。 資料圖片

鄧家彪：倘為保育超支可接受

香港文匯報訊（記者 文森）工程超支問題一直纏繞香港基建項目，運輸及房屋局指會適時就港鐵沙中線工程向立法會尋求追加撥款。立法會交通事務委員會副主席鄧家彪昨日表示，去年發現古蹟時已估計沙中線會超支，並認為因保育古蹟而超支是可以接受。

但他指出，2012年立法會審批沙中線的

撥款時，「價格調整準備」及應急費用已經調高至佔總成本的20%，較港珠澳大橋的14%更多。

是否支持要詳細看文件

鄧家彪認為，沙中線撥款於2012年批出，其估計應較準確，當局應交代應急費用不足是因考古保育所致，還是涉及其他因

南港島線東段及觀塘延線亦超支

香港文匯報訊（記者 文森）香港特區政府運輸及房屋局的文件同時透露另外兩條興建中鐵路的工程進展，其中南港島線（東段）仍以明年底為目標通車日期，超支約1.9億元。觀塘線延線的目標通車日期為明年第三季或第四季，或會超支約7,500萬元。

分別超支1.9億及7,500萬

除了沙中線的最新進度外，特區政府昨日亦向立法會鐵路事宜小組委員會提交另一份文件，提到南港島線（東段）及觀塘線延線工程的最新進展。文件指出，港島線（東段）整體進度大致符合修訂的工程計劃，港鐵仍以明年底為目標通車日期。根據港鐵公司8月的最新估算，該線主要基建工程的建造費用將超支約1.9億元。觀塘線延線方面，文件指，港鐵目標通車日期為明年第三季或第四季，車站結構工程則預計於今年第四季完成。不過，政府委託港鐵進行的主要基建工程建造費用，或會超支約7,500萬元。

由於特區政府是以「鐵路加物業發展」模式推展南港島線（東段）及觀塘線延線項目，屬「擁有權」項目，故港鐵將會負責承擔鐵路工程延誤對該鐵路項目所引致有關的額外開支。路政署已要求港鐵提供進一步資料以作審視。

素，如當年政府有否錯誤估算「價格調整因素」的預算，「若政府估算錯誤，便應檢討。」至於是否支持撥款，他指要待當局進一步提交詳細文件才可決定。

對沙中線工程延誤一年，鄧家彪擔心工程會進一步延誤，但他認為明年是關鍵時刻，因南港島線及觀塘延線將於明年竣工，而高鐵香港段的隧道鑽掘工程亦會完成，能夠紓緩勞工、物料及機器等供應問題，政府亦可加強監管力度，故他預料沙中線能按預期完工。

不斷提問，迫使政府解釋超支原因，希望其他『泛民』議員可以參與提問。」

社民連主席梁國雄稱，財委會主席為會議定下「死線」，等同把財委會變成政府的「橡皮圖章」，「我希望『泛民主派』不要被財委會主席和行政長官梁振英『嚇倒』，大家應該『是其所是，非其非』。」

單仲偕料「死線」前「一地兩檢」未解決

民主黨議員單仲偕稱，財委會加開會議對計劃離港議員不公平，「民主黨近日與地鐵公司候任主席馬時亨會面，對方未有提供進一步資料，現階段無法說服民主黨改變反對高鐵的立場。我預期在撥款『死線』前，特區政府仍然未能解決『一地兩檢』問題。即使議員不拉布，議員都有很多問題要求政府交代。」

工黨主席李卓人則聲言，工黨不會拉布，但在會議上會「應問則問」，「工黨反對財委會加開會議，我們屆時亦不會『放水』。我們不希望高鐵工程『爛尾』，但更不能夠為了『一地兩檢』而犧牲『一國兩制』。特區政府一日未處理好『一地兩檢』問題，就不應向財委會提出追加撥款申請。」



■陳健波 資料圖片

政府有責任實質回應議員提問，並解釋延遲撥款對香港帶來的損失，但同時，如有需要，他會終止議員提問和限制議員提出臨時動議，避免議員拉布浪費會議時間。

致函全體議員諮詢 確保有半數開會

特區政府爭取趕及在明年1月及3月獲財委會通過兩項追加撥款，財委會正計劃在聖誕節假期後加開8小時會議，率先審議港珠澳大橋的撥款申請。陳健波昨日說，秘書處昨日正式致函全體議員諮詢加開會議事宜，確保有過半數議員開會，並期望可在毋須「剪布」下，順利完成港珠澳大橋撥款審議，騰出更多時間處理高鐵撥款，「誰是誰非不是由我決定，很多事情失敗涉及多種原因，只怪罪一方是不公道。」

他強調，社會大眾關注兩項追加撥款申請，特區政府有責任實質回應議員提問，並解釋延遲撥款對香港帶來的損失，「財委會不斷與政府和相關部門商討。事實上，政府需要處理市民對高鐵超支的情緒，包括詳細解釋解決方法、『一地兩檢』處理及執法方法，有錯就要認，令市民恢復信心。會議定會確保議員有足夠時間發問，屆時議員亦可以書面提問題，希望政府能夠好好回應。」